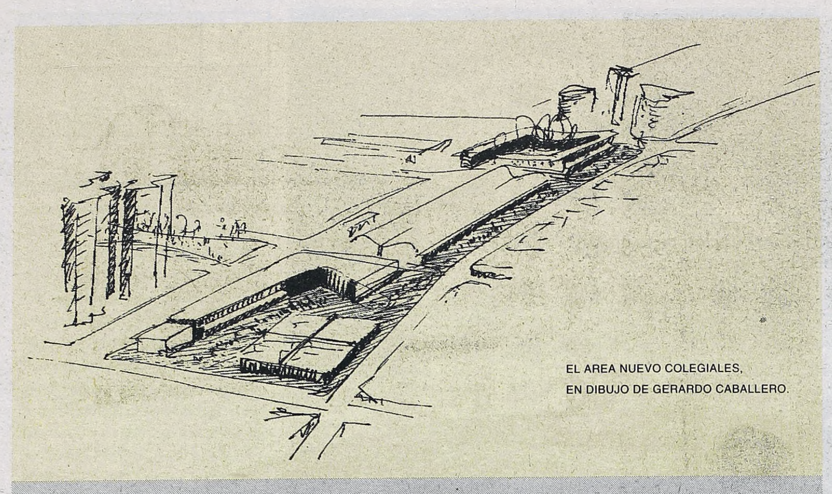
m²

SUPLEMENTO DE ESTILO Y DECORACION DE PAGINA/12
AÑO 4. Nº177. SABADO 22 DE JUNIO DE 2002



vagón

una arquitectura prêt-á-porter



EL AREA NUEVO COLEGIALES, EN DIBUJO DE GERARDO CABALLERO.

El paso del tiempo

Reflexiones sobre el hoy. Daniel Silberfaden y el pensamiento de un arquitecto.

POR MATÍAS GIGLI

Daniel Silberfaden es el ganador de dos propuestas para el Concurso 20 Ideas para Buenos Aires de 1986: la Reserva Ecológica y el Parque Almirante Brown, junto con Tony Díaz, Luis Ibarlucía, Gaby Feld y Roberto Gil, además de los concursos nacionales para la Vinculación Turística Peatonal en Recoleta, con Pablo Rozenwasser y Gerardo Caballero, y del Parque en terrenos del Ferrocarril Oeste (Parque de Caballito) con Pablo Rozenwasser, ambos en Buenos Aires en 1999 y 2000. Actualmente, es director del Centro de Estudios de la Sociedad Central de Arquitectos y coordinador general de la Washington University de St. Louis para la Argentina.

Aceptando por un instante que todo arte necesita de un soporte para poder desplegarse, la arquitectura tiene a la ciudad como punto de partida. Intervenir en una organización tan compleja como es una trama urbana requiere ante todo de un estricto estudio y análisis de la realidad. Es allí donde la mirada crítica de Silberfaden encuentra un nuevo orden en supuestos caos. Al analizar la ciudad y sus relaciones con el contexto, el arquitecto señala la necesidad de incluir en el análisis la idea de Contexto Ampliado, que nos remite a campos del conocimiento que en otros momentos no eran tenidos en cuenta. Existen aún espacios en donde por diferentes motivos han quedado relegados del crecimiento y el arrasador avance de la trama urbana. Es allí donde aún y con una mirada crítica se puede intervenir aportando a la ciudad un mejor nivel de vida. No es posible continuar desperdiciando oportunidades de cambio en lugares que, debido a faltas de comunicación, carencia de espacios verdes o áreas de esparcimiento quedan fuera del uso diario. En la actualidad la variante económica juega un papel decisivo y es allí donde el urbanismo debe llevarnos a una solución que encuentre una viabilidad económica. Existen hechos imprevisibles que influyen y condicionan la vida en ella.

Prueba de ello es la creciente necesidad de abordar los temas pendientes dentro de ella desde puntos de vista no tradicionales y detectar nuevos requerimientos, los cuales no aparecen en ningún programa de necesidades.

Estos campos de fuerzas invisibles generan tendencias en la ciudad. La economía, la sociología y demás disciplinas aportan conceptos no cuantificables. Estas ideas dejan de lado criterios del Planeamiento Urbano tradicional en el cual un cierto orden con ejes y áreas determinaban zonas de usos y funciones con crecimientos y pautas estrictas.

De vuelta de una conferencia en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, Silberfaden nos habla de cómo ve el tiempo presente. Este arquitecto define la visión de la crisis: "Vivimos en un mundo donde lo inestable y lo imprevisible son la regla. No obstante, y no casualmente en épocas de crisis, cuando el mundo parece desmoronarse, se verifica con dolor cómo nada resiste a la demoledora y tenaz acción del tiempo. El hombre, pues, es transitorio fluyente, de la misma materia del tiempo en que vive". Y agrega de qué manera opera en la arquitectura: "Y si bien al tiempo no se lo detiene, sí hay formas de testimoniarlo. De esta lucha contra el olvido que es el paso del tiempo y la inevitable renovación quizá sea la arquitectura la que plasma más esa resistencia al olvido, constituyéndose como memoria a la vez que proyecto hacia el futuro. El pasaje de la historia del hombre es un enorme progreso y también un desastre. El único medio para salir del desastre no es abandonar la civilización sino proseguirla". ■



FOTOS: SANDRA CARTASSO

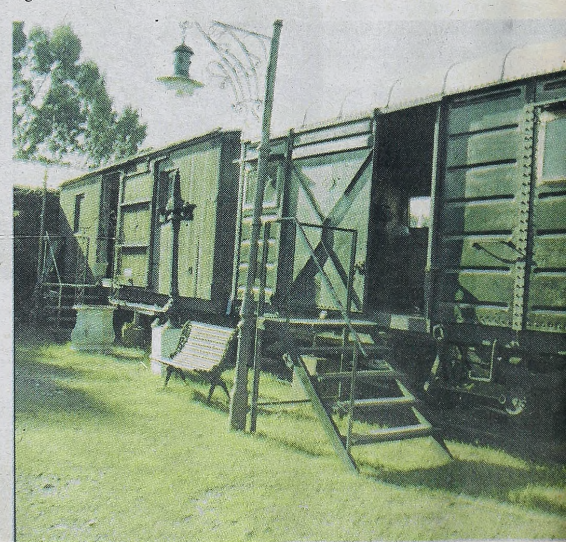
Sobre rue

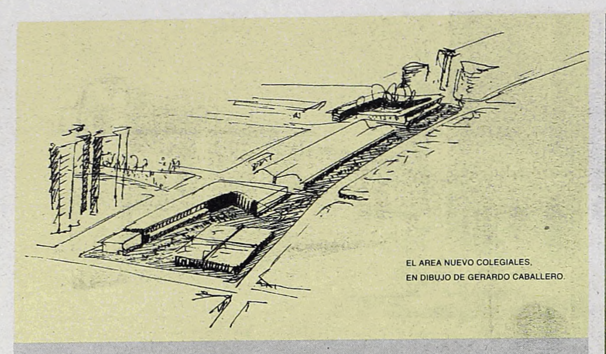
POR LUJÁN CAMBARIERE

Son una solución pintoresca y rápida para los que necesitan resolver un espacio, sea una casa de fin de semana, una oficina, un quincho, una cabaña para huéspedes, una sala de juego, un local, bar o restaurante. El restaurador Julio Vázquez, de La Cochera de Gaona y Buen Ayre, se hizo especialista en el rubro por una vuelta lateral: Vázquez restauraba carruajes y antigüedades, un día decidió tener su propia oficina, quería hacer algo simpático y compró un vagón. "Me duró un mes –cuenta–, porque enseguida vino un cliente y me lo compró. Con el segundo me pasó lo mismo y así sucesivamente, hasta que decidí comenzar a restaurarlos para la venta." Hoy, en la cochera se exhibe todo tipo de modelos, en todo tipo de estilos y reciclados.

Fuera de la vía

Los vagones son comprados en subastas públicas o remates ferrovia-





EL AREA NUEVO COLEGIALES, EN DIBUJO DE GERARDO CABALLERO.

El paso del tiempo

Reflexiones sobre el hoy. Daniel Silberfaden y el pensamiento de un arquitecto.

POR MATÍAS GIGLI

Daniel Silberfaden es el ganador de dos propuestas para el Concurso 20 Ideas para Buenos Aires de 1986: la Reserva Ecológica y el Parque Almirante Brown, junto con Tony Díaz, Luis Ibarlucía, Gaby Feld y Roberto Gil, además de los concursos nacionales para la Vinculación Turística Peatonal en Recoleta, con Pablo Rozenwasser y Gerardo Caballero, y del Parque en terrenos del Ferrocarril Oeste (Parque de Caballito) con Pablo Rozenwasser, ambos en Buenos Aires en 1999 y 2000. Actualmente, es director del Centro de Estudios de la Sociedad Central de Arquitectos y coordinador general de la Washington University de St. Louis para la Argentina.

Aceptando por un instante que todo arte necesita de un soporte para poder desplegarse, la arquitectura tiene a la ciudad como punto de partida. Intervenir en una organización tan compleja como es una trama urbana requiere ante todo de un estricto estudio y análisis de la realidad. Es allí donde la mirada crítica de Silberfaden encuentra un nuevo orden en supuestos caos. Al analizar la ciudad y sus relaciones con el contexto, el arquitecto señala la necesidad de incluir en el análisis la idea de Contexto Ampliado, que nos remite a campos del conocimiento que en otros momentos no eran tenidos en cuenta.

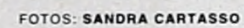
Existen aún espacios en donde por diferentes motivos han quedado relegados del crecimiento y el arrasador avance de la trama urbana. Es allí donde aún y con una mirada crítica se puede intervenir aportando a la ciudad un mejor nivel de vida. No es posible continuar desperdiciando oportunidades de cambio en lugares que, debido a faltas de comunicación, carencia de espacios verdes o áreas de esparcimiento quedan fuera del uso diario. En la actualidad la variante económica juega un papel decisivo y es allí donde el urbanismo debe llevarnos a una solución que encuentre una viabilidad económica. Existen hechos impredecibles que influyen y condicionan la vida en ella.

Prueba de ello es la creciente necesidad de abordar los temas pendientes dentro de ella desde puntos de vista no tradicionales y detectar nuevos requerimientos, los cuales no aparecen en ningún programa de necesidades.

Estos campos de fuerzas invisibles generan tendencias en la ciudad. La economía, la sociología y demás disciplinas aportan conceptos no cuantificables. Estas ideas dejan de lado criterios del Planeamiento Urbano tradicional en el cual un cierto orden con ejes y áreas determinaban zonas de usos y funciones con crecimientos y pautas estrictas.

De vuelta de una conferencia en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, Silberfaden nos habla de cómo ve el tiempo presente. Este arquitecto define la visión de la crisis: "Vivimos en un mundo donde lo inestable y lo imprevisible son la regla. No obstante, y no casualmente en épocas de crisis, cuando el mundo parece desmoronarse, se verifica con dolor cómo nada resiste a la demoledora y tenaz acción del tiempo. El hombre, pues, es transitorio fluyente, de la misma materia del tiempo en que vive". Y agrega de qué manera opera en la arquitectura: "Y si bien al tiempo no se lo detiene, sí hay formas de testimoniarlo. De esta lucha contra el olvido que es el paso del tiempo y la inevitable renovación quizá sea la arquitectura la que plasma más esa resistencia al olvido, constituyéndose como memoria a la vez que proyecto hacia el futuro. El pasaje de la historia del hombre es un enorme progreso y también un desastre. El único medio para salir del desastre no es abandonar la civilización sino proseguirla". ■





FOTOS: SANDRA CARTASSO

Sobre ruedas

Pintorescos, rápidos, bien equipados, bonitos, los vagones reciclados brindan soluciones rápidas y en precio para casas de fin de semana, locales, show rooms y oficinas.

POR LUJÁN CAMBARIERE

Son una solución pintoresca y rápida para los que necesitan resolver un espacio, sea una casa de fin de semana, una oficina, un quincho, una cabaña para huéspedes, una sala de juego, un local, bar o restaurante. El restaurador Julio Vázquez, de La Cochera de Gaona y Buen Ayre, se hizo especialista en el rubro por una vuelta lateral: Vázquez restauraba carruajes y antigüedades, un día decidió tener su propia oficina, quería hacer algo simpático y compró un vagón. "Me duró un mes –cuenta–, porque enseguida vino un cliente y me lo compró. Con el segundo me pasó lo mismo y así sucesivamente, hasta que decidí comenzar a restaurarlos para la venta." Hoy, en la cochera se exhibe todo tipo de modelos, en todo tipo de estilos y reciclados.

Fuera de la vía

Los vagones son comprados en subastas públicas o remates ferroviarios. La mayoría son modelos de trocha ancha dados de baja por el Estado. Así llegan a sus manos alineaciones inglesas de entre 1890 y 1940. "Las más comunes son los vagones de pasajeros de ocho ruedas, que miden doce metros de largo por tres de ancho y tienen una capacidad de treinta metros cuadrados. Estos permiten armar distintos espacios, como dormitorio con baño, sala de estar con cocina o playroom. También llegan vagones paqueteros, los destinados a encomiendas, que como no llevaban peso era siempre más chicos, de cuatro ruedas, ocho metros de largo por tres de ancho y veintiún metros cuadrados, ideales para escritorios, bares u oficinas", detalla Vázquez.



Cada tanto aparecen piezas más insólitas o figuritas difíciles, como un vagón blindado de caudales de 1906, que pesa veinticinco toneladas, ya que está todo hecho en gruesa chapa remachada en caliente, sin soldaduras. O los coches comedor de veinte metros de largo, tres metros de ancho y una superficie de 55 metros cuadrados, especiales para dar vida a restaurantes.

Todos tienen el mismo trabajo. En el exterior, madera o chapa pintada de verde inglés o bordó, una puerta corrediza y uno o más ventanales en los laterales o en el techo, para que tengan luz natural. En el interior, el piso generalmente es de madera de lapacho, las paredes están revestidas en pino y la iluminación dada por faroles originales de bronce o los que colgaban en las barreras de paso a nivel. Todas las instalaciones de luz y agua pasan por cañerías exteriores que se ubican en el piso del vagón, fuera de la vista. La calefacción ideal es la eléctrica, ya que con tanta madera, las a gas se vuelven más peligrosas. La plataforma de acceso –a menos que uno construya un andén, los vagones resultan altísimos– generalmente es un agregado que cumple las funciones de deck o terraza.

¿El costo? Desde 9000 dólares más IVA, sin el flete, que resulta una cuestión fundamental si se tiene en cuenta que el transporte de estos vagones necesita de una logística especial debido a su peso y altura. Además, Vázquez vende todo el kit típico de estación: columna de alumbrado, faroles, carretillas, campanas, relojes, carteles enlozados o de fundición, bancos, además de carruajes a caballo de 1850 a 1920. ■

La Cochera de Gaona y Buen Ayre: Av. Gaona 279, Autopista del Oeste, Km 31, Moreno. 4602-0817, 15-4164-0774. Mail: lacochera@sinectis.com.ar (abierto de lunes a viernes de 9 a 18 y sábados de 9 a 15). Arquitecto Hernán Barbero Sarzábal: 4816-2324, 15-4403-6100.









ANTES Y DESPUES DE UN VAGON DE CARGAS RECICLADO POR EL ARQUITECTO BARBERO SARZABAL. A LA IZQUIERDA, UNO DE LOS VAGONES CONVERTIDOS EN TIENDA DE ANTIGUEDADES EN LA COCHERA DE GAONA, Y ABAJO DOS DE LOS VAGONES EN VENTA.



En manos de especialista

El arquitecto Hernán Barbero Sarzábal mostró en la muestra de decoración y paisajismo Estilo Pilar 2000 una home office de última generación, montada en un vagón restaurado. "Los vagones tienen las ventajas de las construcciones industriales en seco", explica el arquitecto. "Pueden trasladarse totalmente equipadas. Además es una obra ultrarrápida. A la cáscara generalmente sólo hace falta abrirle una puerta o ventana. Y lo que es más importante, con ellos se evitan las fundaciones de tierra, complicadas en ciertos terrenos, y las aislaciones hidrófugas y térmicas".

Barbero Sarzábal recomienda los vagones especialmente como sitios satélites de una vivienda principal. "El que hicimos para la muestra partía de esta consigna", explica. "Era la oficina de un experto en internet. Constaba de una zona de escritorios para computadoras, un home theatre donde se proyectaban animaciones en programas Archicad, así como un pequeño baño que es un prototipo experimental, realizado por diseñadores industriales, quienes también desarrollaron una escalera especial de acero inoxidable y vidrio." Por eso, el vagón ofició además casi de metáfora, aludiendo a un viaje entre dos siglos y también entre dos importantes medios de comunicación.

"La antigua red ferroviaria fue, en efecto, un factor de progreso en los inicios del siglo XX. Mientras que la nueva red informática de comienzos de milenio está teniendo la misma importancia", suma Barbero. "En este vagón, continúa, la virtualidad de la red de comunicación se expresa en la fuerte presencia del vidrio, que aparece con su inmaterialidad, tanto en paredes como en un sector del piso. Hay un juego de contraste entre las 14 toneladas de hierro original del vagón, que se han expresado con pintura antióxido, y el carácter tecnológico de los materiales actuales, vidrios templados, bloques de vidrio y tensores de acero, placas de melamina. Las ventanas del vagón fueron reconstituidas con una serie de paños de espejo, invirtiendo la relación vacío sobre lleno por vacío sobre vacío. El cielo raso alude a una autopista virtual, donde se aloja el cableado que luego baja con corriente eléctrica, telefonía y datos hacia las computadoras, como sucede con la información que baja de la red." ■





ANTES Y DESPUES DE UN VAGON DE CARGAS RECICLADO POR EL ARQUITECTO BARBERO SARZABAL. A LA IZQUIERDA, UNO DE LOS VAGONES CONVERTIDOS EN TIENDA DE ANTIGUEDADES EN LA COCHERA DE GAONA, Y ABAJO DOS DE LOS VAGONES EN VENTA.



edas

Pintorescos, rápidos, bien equipados, bonitos, los vagones reciclados brindan soluciones rápidas y en precio para casas de fin de semana, locales, show rooms y oficinas.

rios. La mayoría son modelos de trocha ancha dados de baja por el Estado. Así llegan a sus manos alineaciones inglesas de entre 1890 y 1940. "Las más comunes son los vagones de pasajeros de ocho ruedas, que miden doce metros de largo por tres de ancho y tienen una capacidad de treinta metros cuadrados. Estos permiten armar distintos espacios, como dormitorio con baño, sala de estar con cocina o playroom. También llegan vagones paqueteros, los destinados a encomiendas, que como no llevaban peso era siempre más chicos, de cuatro ruedas, ocho metros de largo por tres de ancho y veintiún metros cuadrados, ideales para escritorios, bares u oficinas", detalla Vázquez. Cada tanto aparecen piezas más insólitas o figuritas difíciles, como un vagón blindado de caudales de 1906, que pesa veinticinco toneladas, ya que está todo hecho en gruesa chapa remachada en caliente, sin soldaduras. O los coches comedor de veinte metros de largo, tres metros de ancho y una superficie de 55 metros cuadrados, especiales para dar vida a restaurantes.

Todos tienen el mismo trabajo. En el exterior, madera o chapa pintada de verde inglés o bordó, una puerta corrediza y uno o más ventanales en los laterales o en el techo, para que tengan luz natural. En el interior, el piso generalmente es de madera de lapacho, las paredes están revestidas en pino y la iluminación dada por faroles originales de bronce o los que colgaban en las barreras de paso a nivel. Todas las instalaciones de luz y agua pasan por cañerías exteriores que se ubican en el piso del vagón, fuera de la vista. La calefacción ideal es la eléctrica, ya que con tanta madera, las a gas se vuelven más peligrosas. La plataforma de acceso –a menos que uno construya un andén, los vagones resultan altísimos– generalmente es un agregado que cumple las funciones de deck o terraza.

¿El costo? Desde 9000 dólares más IVA, sin el flete, que resulta una cuestión fundamental si se tiene en cuenta que el transporte de estos vagones necesita de una logística especial debido a su peso y altura. Además, Vázquez vende todo el kit típico de estación: columna de alumbrado, faroles, carretillas, campanas, relojes, carteles enlozados o de fundición, bancos, además de carruajes a caballo de 1850 a 1920. ■

La Cochera de Gaona y Buen Ayre: Av. Gaona 279, Autopista del Oeste, Km 31, Moreno. 4602-0817, 15-4164-0774. Mail: lacochera@sinectis.com.ar (abierto de lunes a viernes de 9 a 18 y sábados de 9 a 15). Arquitecto Hernán Barbero Sarzábal: 4816-2324, 15-4403-6100.





En manos de especialista

El arquitecto Hernán Barbero Sarzábal mostró en la muestra de decoración y paisajismo Estilo Pilar 2000 una home office de última generación, montada en un vagón restaurado. "Los vagones tienen las ventajas de las construcciones industriales en seco", explica el arquitecto. "Pueden trasladarse totalmente equipadas. Además es una obra ultrarrápida. A la cáscara generalmente sólo hace falta abrirle una puerta o ventana. Y lo que es más importante, con ellos se evitan las fundaciones de tierra, complicadas en ciertos terrenos, y las aislaciones hidrófugas y térmicas".

Barbero Sarzábal recomienda los vagones especialmente como sitios satélites de una vivienda principal. "El que hicimos para la muestra partía de esta consigna", explica. "Era la oficina de un experto en internet. Constaba de una zona de escritorios para computadoras, un home theatre donde se proyectaban animaciones en programas Archicad, así como un pequeño baño que es un prototipo experimental, realizado por diseñadores industriales, quienes también desarrollaron una escalera especial de acero inoxidable y vidrio." Por eso, el vagón ofició además casi de metáfora, aludiendo a un viaje entre dos siglos y también entre dos importantes medios de comunicación.

"La antigua red ferroviaria fue, en efecto, un factor de progreso en los inicios del siglo XX. Mientras que la nueva red informática de comienzos de milenio está teniendo la misma importancia", suma Barbero. "En este vagón, continúa, la virtualidad de la red de comunicación se expresa en la fuerte presencia del vidrio, que aparece con su inmaterialidad, tanto en paredes como en un sector del piso. Hay un juego de contraste entre las 14 toneladas de hierro original del vagón, que se han expresado con pintura antióxido, y el carácter tecnológico de los materiales actuales, vidrios templados, bloques de vidrio y tensores de acero, placas de melamina. Las ventanas del vagón fueron reconstituidas con una serie de paños de espejo, invirtiendo la relación vacío sobre lleno por vacío sobre vacío. El cielo raso alude a una autopista virtual, donde se aloja el cableado que luego baja con corriente eléctrica, telefonía y datos hacia las computadoras, como sucede con la información que baja de la red." ■



CAL Y ARENA

Exhibición de diseño
El Centro Metropolitano de Diseño de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Ciudad expondrá a partir del 27 de junio, los trabajos de diseñadores argentinos que integraron la muestra "Feria del Mueble 2002" realizada en abril en Milán. Estos diseñadores locales cerraron negocios, vendiendo derechos de sus diseños o cerrando exportaciones terminadas, con firmas europeas. Las piezas de Eugenio Aguirre, Diana Cabeza, Mario Celi, Juan Doberti, Alejandro Sarmiento, Adrián Cohan y Diego Tosello podrán ser vistas de lunes a viernes de 10 a 18 en Villarino 2498. El día de la apertura también se presentará una alianza entre diseñadores y productores en el proyecto de uso de maderas de eucalyptus grandis en muebles y objetos.

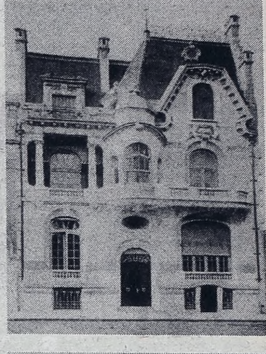
Feria en el San Lorenzo
La Asociación Civil Amigos y Vecinos de San Pedro Telmo invita a la feria permanente del pasaje peatonal San Lorenzo, que se realiza todos los fines de semana y feriados. A los puestos del pasaje que corta la manzana de Defensa a Balcarce, entre Chile e Independencia, se le suman los atractivos de la casa de Avellaneda, la del ingeniero Huergo, el conventillo de La Paloma y la casa mínima, de las más estrechas de la ciudad. El pasaje está muy bien conservado y los puestos de la feria, avisan de la Asociación, tienen un especial énfasis en la decoración.

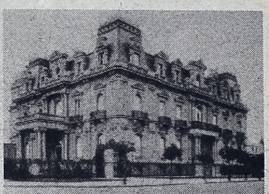


Nueva línea de oficina
La empresa EVG-Giuliani presentó su nueva línea de mobiliario para oficinas *Allegro*, que define como confortable, ergonómica, versátil y más económica. La línea Allegro incluye escritorios de recepción, mesas de reunión, puestos de trabajo y otros volúmenes en distintas categorías, con posibilidades y equipamiento de acoplado de volúmenes y con conductos de cableado eléctrico, telefónico y de datos.

Tiendas de la Ciudad
Sigue abierta la estupenda exhibición del Museo de la Ciudad, "Pequeñas, medianas y grandes tiendas", montada con el buen humor de siempre. Un pequeño atractivo extra es que la entrada no es, como era habitual, por la puerta de Alsina sino por el edificio lindero por Defensa, también propiedad del Museo y que cuenta con un interesante montaje de dos ambientes de época, un dormitorio y un escritorio. La exhibición está abierta de lunes a viernes de 11 a 19 y los domingos de 15 a 19, y la entrada cuesta un peso, excepto los miércoles cuando es gratis.





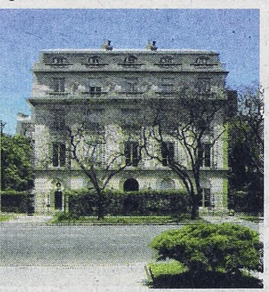


A LA DERECHA, EL PRIMER PREMIO, DE 1903, UNA VIVIENDA DE LE MONNIER, DEMOLIDA. ABAJO, EL SEGUNDO, DE 1904, DE DORMAL, DEMOLIDO PARA TERMINAR DE ESTROPEAR EL ENTORNO DE PLAZA SAN MARTIN. A LA IZQUIERDA, EL DE 1934 Y ABAJO EL DE 1940.

Historia de premios

POR SERGIO KIERNAN

El viernes se presentó en el Marq el libro *Premios de Arquitectura Ciudad de Buenos Aires 1903-1972*, editado conjuntamente por el Museo, la Sociedad Central de Arquitectos y el gobierno porteño. El volumen fue coordinado por la arquitecta Marta García Falcó, tiene prólogo de Luis Grossman y el editor responsable es Julio Kesselman, director del Marq. En menos de 100 páginas, *Premios* traza una pequeña historia de nuestra arquitectura usando como vidriera la ciudad, permite ver la evolución de las modas y la actividad de la piqueta: casi no quedan nada de los primeros edificios distinguidos, etiquetados monótonamente con la palabra *demolido*, y de las viviendas unifamiliares distinguidas se salvaron las de barrios todavía hoy periféricos o residenciales.
Los premios municipales se inician por ordenanza municipal en 1902 y el primero lo gana Eduardo Le Monnier en 1903, con una vivienda para Bartolomé Ginocchio, plena de mansardas y chimeneas en Lima 1638. Al año siguiente le toca a Julio Dormal, con el espléndido palacio de Inés Ortiz Basualdo de Peña de la esquina de Arenales y Maipú, destruido para elevar el edificio American Express y romper la armonía de ese lado de plaza San Martín. Hasta 1926, período que toca el primer capítulo del libro, los premios son una sucesión de variaciones sobre arquitectura neoclásica con pocos despegues del lenguaje francés: las obras de Luis Dubois, Eduardo Le Monnier (por segunda vez en 1906, con el palacete de la familia Egusquiza), Eduardo Lanús y Pablo Hary, Ernesto Castelhum, Oscar González, Luis Broggi, Carlos Schmitt, Arnoldo Albertolli, Paul Bell Chambers, Louis Newbery Thomas, Emilio Saager, Eduardo Sackman y Jorge Bade muestran apenas alguna vivienda a la inglesa, algún edificio de inspiración nórdico y despuntes de neocolonial y neoplateresco. Prácticamente todo lo catalogado en este capítulo fue demolido, excepto algún palacete devenido embajada, dos edificios bancarios, el teatro Cervantes, la casa del escultor Yrurtia, donada como museo, y tres casas particulares.
En 1927 hay una ampliación de categorías, que dejan de premiar únicamente las fachadas y consideran también las casas colectivas con mejores condiciones internas y las casas económicas individuales de bajo presupuesto. Aquí desfilan edificios comerciales, varias casas de renta y, como el período de este segundo capítulo abarca hasta 1944, los primeros despuntes de modernismo con el premio de 1934 a la fachada del edificio de Horacio Costa Péleson en Billinghurst y Las Heras, y por supuesto el edificio Kavanagh de Sánchez, Lagos y de la Torre, que hizo doblete como mejor fachada y mejor casa colectiva en 1936.
Fue un buen momento del premio, que al año siguiente distingue la fachada del mercado de Abasto de José Luis Delpini y Victorio Sulcic y Bes. Los años que siguen muestran gráficamente la transición de estilos: mezclados con racionalismos de Peña, Galcerán Espinosa, Togneri, Aisenson, Ruiz, Morixe y Trotti, aparece la enorme residencia de Bencú y Moreno para la familia Iriarte, que todavía muestra su pureza georgiana inglesa en Belgrano, y los neoclasicismos franceses de Acevedo y Becú en el edificio de rentas de Libertador 2202 y Alcorta 3102, sede actual de la fundación Mapfre, ambos premiados en 1940.



En el último período que toca el libro, entre 1945 y 1972, casi desaparecen las casas, la escala aumenta y el ritmo del cambio se acelera. Aparecen categorías nuevas para edificios públicos, lugares de esparcimiento y, bajo un verdadero paraguas, una franja F para bancos, oficinas, hoteles, mercados y fábricas y cualquier otra cosa que no esté incluida en los nichos anteriores. Las tres categorías "tradicionales" se siguen otorgando cada año, las tres nuevas se rotan una por año.
Juntos y revueltos aparecen entonces varios edificios de oficinas que todavía se alzan en el centro, la notable torre Luis y Alberto Morea en Talcahuano 981, el edificio de Schiaffino y Posadas de Mario Roberto Alvarez y Macedonio Oscar Ruiz y, como última entrada, el edificio deoficinas de Alvarez en Perón y Florida, hoy tapiado de chapas por el banco de su planta baja.
El libro cierra con un llamado a que se reedite el premio descontinuado hace 30 años, y se le dé un rango superior a la miríada de concursos y distinciones públicos y privados existente hoy, para darle el rango de mayor galardón profesional de la actividad, "tal como fue en sus comienzos, comienzos también de la vida profesional de la construcción en el país". ■

Diseño en IncuBA

La Ciudad presentó esta semana una iniciativa para estimular las industrias culturales, de turismo y diseño de Buenos Aires. El programa Oportunidades para Buenos Aires incluye una incubadora para emprendedores, el proyecto IncuBA, que acepta proyectos de diseño en la producción de moda textil, indumentaria, calzado, bijouterie y marroquinería; diseño de equipamiento urbano, de hogar, oficinas, salud y educación, transporte y puntos de venta; productos y servicios al turismo; juegos, emprendimientos didácticos y juguetes para niños y adultos; emprendimientos editoriales aplicados a industria gráfica o discográfica; emprendimientos para la producción audiovisual en cine, video, televisión, radio o espectáculos en vivo.
Los proyectos serán evaluados por profesionales de la industria del diseño, el turismo y la producción. Las secretarías de Desarrollo Económico y Cultura evaluarán las características y potencialidad de las propuestas. La Asociación de Incubadoras de Empresas, Parques y Polos Tecnológicos realizará la evaluación económica, financiera y tecnológica en una segunda instancia. De juzgar la aptitud emprendedora de los participantes se encargará la Fundación Endeavor. La definición final estará a cargo de un jurado compuesto por Trosman-Churba (sistemas de Moda), Estudio Kogan-Legaria-Anido (Diseño Industrial) Mis Ladrillos y CL Recursos Infantiles (juguetes), Asatej (turismo), Stein Branding, Estudio Shakespear y Estudio Fontana (Gráfica), Productora El Puente (Cine), Cuatro Cabezas (TV), De la Guarda (espectáculos en vivo), Bernardo Bergeret (discográfica) y Fondo de Cultura Económica (editoriales).
Los ganadores obtendrán del Gobierno de la Ciudad apoyo para sus emprendimientos: definición de metas y objetivos en las distintas etapas, asesoramiento en la formulación del master plan, gerenciamiento, asesoramiento en las distintas áreas del proyecto, servicios de Internet, casilla de correos propia en el site incuBA, ingreso a la hoja web, seguimiento y control de las metas y objetivos, acceso a capacitación, evaluación de calidad, gestión de desarrollo, contactos con canales de distribución, ONGs, universidades, empresas e inversores, asesoramiento para la obtención créditos, asesoramiento para registro de marcas, certificación ISO 9000, 9001 y 14000, y un espacio físico con seguridad y mantenimiento. ■